

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Carstensen (Nordstrand), Dr. Laufs, Dr. Olderog, Boroffka, Dr. Götz, Frau Augustin, Austermann, Frau Dempwolf, Eylmann, Frau Fischer, Ganz (St. Wendel), Hedrich, Hinrichs, Dr. Hüsch, Jagoda, Lowack, Metz, Frau Roitzsch (Quickborn), von Schmude, Tillmann, Kleinert (Hannover), Baum, Beckmann, Bredehorn, Dr. Hirsch, Ronneburger, Dr. Rumpf, Wolfgramm (Göttingen) und der Fraktionen der CDU/CSU und FDP
— Drucksache 10/1594 —

Ölverschmutzung in der Nordsee

Der Bundesminister für Verkehr – See 15/00.02.11/84 – hat mit Schreiben vom 19. Juli 1984 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Im Zusammenhang mit der Beantwortung der Fragen 1 und 2, 5 bis 8, wird vorab folgendes bemerkt:

Als Erkenntnisquellen über Strafverfahren stehen der Bundesregierung in erster Linie die Strafverfolgungsstatistik und die polizeiliche Kriminalstatistik zur Verfügung. Diese erfassen die Gesamtzahl der bekanntgewordenen Gewässerverunreinigungen nach § 324 StGB, ohne eine Aufschlüsselung nach dem Tatort (z.B. Binnengewässer/Hohe See) vorzunehmen und erlauben daher keine konkret auf die Nordsee bezogenen Einzelaussagen. Dies gilt ebenso für die vom Bundeskriminalamt erstellten Auswertungen der gemäß Nr. 52 der Anordnung über Mitteilungen in Strafsachen (MiStra) erfolgten Meldungen der Länder-Justizbehörden über Umwelt-Straftaten.

Auf den Tatort Nordsee bezogene Zahlen können daher nur genannt werden, soweit Dienststellen oder schiffahrtspolizeiliche Vollzugsorgane des Bundes tätig geworden sind; auch hier werden jedoch Verschmutzungen der im folgenden bezeichneten Binnengewässer mit erfaßt.

1. Wie viele Gewässerverunreinigungen von Schiffen auf der Nordsee sind in den letzten Jahren zur Meldung gebracht worden?

Dem beim Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven als zentrale Meldestelle für Gewässerverunreinigungen in Nord- und Ostsee eingerichteten Zentralen Meldekopf (ZMK) gingen folgende Meldungen über Gewässerverunreinigungen der Nordsee, einschließlich der Zuflüsse Ems (bis Emden), Jade (bis Wilhelmshaven), Weser (bis Bremen) und Elbe (bis Hamburg) ein:

| | | |
|-------------------|---|---------------|
| 1974 | = | 91 Meldungen |
| 1975 | = | 103 Meldungen |
| 1976 | = | 106 Meldungen |
| 1977 | = | 107 Meldungen |
| 1978 | = | 97 Meldungen |
| 1979 | = | 108 Meldungen |
| 1980 | = | 111 Meldungen |
| 1981 | = | 129 Meldungen |
| 1982 | = | 158 Meldungen |
| 1983 | = | 188 Meldungen |
| 1984 bis 21. Juni | = | 136 Meldungen |

2. Wie viele Schiffe sind bei der Tat identifiziert worden?

Dem ZMK wurde dabei in folgenden Fällen die Identifizierung eines tatverdächtigen Schiffes gemeldet:

| | | |
|-------------------|---|----------------|
| 1974 | = | 25 Verursacher |
| 1975 | = | 28 Verursacher |
| 1976 | = | 32 Verursacher |
| 1977 | = | 26 Verursacher |
| 1978 | = | 21 Verursacher |
| 1979 | = | 32 Verursacher |
| 1980 | = | 25 Verursacher |
| 1981 | = | 25 Verursacher |
| 1982 | = | 44 Verursacher |
| 1983 | = | 73 Verursacher |
| 1984 bis 21. Juni | = | 38 Verursacher |

Der Anstieg der bekanntgewordenen Fälle von Gewässerverunreinigungen ist im wesentlichen Folge intensiver Überwachungsmaßnahmen (Luftüberwachung und verstärkte Überwachungstätigkeit von Bundesgrenzschutz und Zoll).

3. Von wem gingen die Meldungen über die Vergehen bei den Behörden ein?

Meldungen wurden abgegeben von dem niederländischen Überwachungsflugzeug, dem Bundesgrenzschutz, der Zollverwaltung, Fahrzeugen der Wasser- und Schiffsverwaltung des Bundes, der Bundesmarine, den Revierlotsen einschließlich der Besatzun-

gen der Lotsenversetzhubschrauber, Schiffsführungen der privaten Seeschifffahrt und vereinzelt Privatpersonen.

4. Wie ist der Ablauf der dann eingeleiteten Verfahren?

Der Ablauf der Verfahren wird bestimmt durch die Regelungen der Strafprozeßordnung und die näheren Umstände des Einzelfalles.

Grundsätzlich kann folgendes gesagt werden:

Von dem niederländischen Überwachungsflugzeug oder anderweitig entdeckte Gewässerverunreinigungen werden über Funk dem ZMK gemeldet, der diese Meldung dem am nächsten zum Tatort stehenden Vollzugsmittel (Schiff bzw. Hubschrauber) der entsprechenden Vollzugsorgane meldet. Durch die Vollzugsorgane des Bundes (BGS, Zoll, WSV) werden die Ermittlungen auf Hoher See durchgeführt, insbesondere die Entnahme von Proben des verunreinigten Wassers.

Die weiteren Ermittlungen gegen ein der Gewässerverunreinigung verdächtiges Schiff, bei denen insbesondere

- die verantwortlichen Personen an Bord (Kapitän, Schiffingenieur) vernommen,
- Öltagebücher überprüft und
- vergleichende Ölproben von Bord entnommen

werden, werden in der Regel in den Häfen bzw. an den Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals von der Wasserschutzpolizei durchgeführt. Bei dringendem Tatverdacht gegen ausländische Beschuldigte wird regelmäßig von der Staatsanwaltschaft zur Sicherung der Durchführung des Strafverfahrens die Leistung einer Sicherheit angeordnet; in Einzelfällen wurde auch schon durch Richter Untersuchungshaft angeordnet.

Das Ermittlungsverfahren schließt dann mit der Entscheidung der Staatsanwaltschaft über Erhebung der öffentlichen Klage (in minderschweren Fällen häufig: Antrag auf Erlaß eines Strafbefehls) bzw. der Einstellung des Verfahrens ab.

5. Wie viele der Verschmutzer sind nach Identifizierung vor deutschen und vor ausländischen Gerichten verurteilt worden?

Die der Bundesregierung zur Verfügung stehenden Erkenntnisse (vgl. Vorbemerkung) enthalten keine aufgeschlüsselten Zahlen über die vor deutschen Gerichten in den letzten Jahren erfolgten Verurteilungen wegen Verunreinigung der Nordsee.

Es ist beabsichtigt, zentral beim Deutschen Hydrographischen Institut Meldungen der Landesjustizbehörden über Meeresverun-

reinigungen zu erfassen und zu diesem Zweck entsprechende Mitteilungspflichten der Landes-Justizbehörden durch Gesetz oder Rechtsverordnung zu begründen. Dies ist im Hinblick auf die vom Bundesverfassungsgericht in dem Urteil vom 15. Dezember 1983 (verfassungsrechtliche Überprüfung des Volkszählungsgesetzes 1983) genannten datenschutzrechtlichen Leitlinien unter bestimmten Voraussetzungen zulässig, die im einzelnen geregelt werden müssen.

Gewässerverunreinigungen, die im Hoheitsgebiet sowie im Gebiet des deutschen Festlandssockels begangen werden, werden unabhängig von der Nationalität der Täter grundsätzlich von deutschen Stellen verfolgt und geahndet. Die entsprechenden Rechtsgrundlagen, namentlich § 5 Nr. 11 StGB i. d. F. des 18. Strafrechtsänderungsgesetzes vom 28. März 1980 (BGBl. I S. 373) und Artikel 4 MARPOL-Zustimmungsgesetz vom 23. Dezember 1981 (BGBl. II 1982 S. 2), wurden in den letzten Jahren geschaffen. Demzufolge erfolgt eine Abgabe des Falles einer Gewässerverunreinigung an einen ausländischen Flaggenstaat nur in seltenen Ausnahmefällen. 1983 wurde der Bundesregierung in zwei Fällen von fremden Staaten die Verurteilung hier entdeckter Verschmutzer zu einer Geldstrafe gemeldet.

6. In welcher Höhe sind Geldstrafen festgesetzt worden?

Auf die Verschmutzung der Nordsee bezogenes konkretes Zahlenmaterial liegt der Bundesregierung nicht vor (vgl. Vorbemerkung). Nach den beim Deutschen Hydrographischen Institut vorhandenen Erkenntnissen wird ein Ersttäter in der Regel zu 30 Tagessätzen Geldstrafe verurteilt, wobei die Tendenz zu beobachten ist, daß die Gerichte in letzter Zeit die Anzahl der Tagessätze spürbar erhöhen.

7. Sind andere Strafen verhängt worden?

Nein.

8. Wer ist im einzelnen bestraft worden (Reeder, Kapitäne, Mannschaften)?

Bestraft werden die nach den Bestimmungen des Strafgesetzbuches für die Gewässerverunreinigung verantwortlichen Personen. Das sind diejenigen, die entweder kraft ihrer Weisungsgewalt die Gewässerverunreinigung veranlaßten (Kapitän, Leitender Ingenieur), und/oder diejenigen, die tatsächlich das Öl oder sonstige Schadstoffe nach außenbords gepumpt haben (Maschinisten etc.).

Reeder sind bisher nicht bestraft worden, da ihnen ein Verschulden (Anstiftung, mittelbare Täterschaft) nicht nachgewiesen werden konnte.

9. Wird den für Verschmutzungen verantwortlichen und bestraften Kapitänen und Reedereien erlaubt, auch weiterhin deutsche Häfen anzulaufen?

Ja. Für ein Anlaufverbot besteht keine Rechtsgrundlage.

10. In welchem Verhältnis stehen die ausgesprochenen Geldstrafen und Bußgelder zu sonst erwarteten Kosten für ordnungsgemäße Entsorgung der Schiffe?

Eine ins einzelne gehende Aussage zum Verhältnis zwischen Geldstrafen/Bußgeldern und Entsorgungskosten ist der Bundesregierung mangels einzeln aufgeschlüsselter statistischer Unterlagen nicht möglich. Denkbar ist, daß die Entsorgungskosten in Einzelfällen höher gewesen wären, als nach der bisherigen Rechtsprechung zu erwartende Geldstrafen. In letzter Zeit ist jedoch die Tendenz zu beobachten, daß die Gerichte das Strafmaß für diese Delikte erhöhen.

11. Ist der Bundesregierung bekannt, daß am 24. Januar 1984 der Kapitän des Schiffes MS „Ilo“ – Heimatland Peru – wegen des Verdachts der Gewässerverunreinigung gemäß § 324 in Verbindung mit § 5 Nr. 11 StGB „zu 240 Tagessätzen à 8 DM“ vom Amtsgericht Hamburg verurteilt worden ist?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die betreffende Person wegen Gewässerverunreinigung gemäß § 324 i. V. m. § 5 Nr. 11 StGB zu der genannten Strafe verurteilt worden ist.

12. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß diese Art und Höhe der Bestrafung ausreicht, um das Verschmutzen der Gewässer mit Öl und Waschwasser zu unterbinden?

Die Gerichte entscheiden bei der Strafzumessung nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände. Von einer ausführlichen Stellungnahme zu der Strafzumessung im Verfahren gegen den Kapitän des peruanischen MS „ILO“ wird abgesehen, um nicht den Eindruck einer unzulässigen Einflußnahme auf die unabhängigen Gerichte hervorzurufen.

13. Wenn nein, welche Konsequenzen, auch strafrechtlicher Art, wird die Bundesregierung ziehen, um Verschmutzungen der Küstengewässer von Schiffen aus zu verhindern?

§ 324 StGB sieht für denjenigen, der unbefugt ein Gewässer verunreinigt, Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe vor. In besonders schweren Fällen können Freiheitsstrafen bis zu zehn Jahren verhängt werden (§ 330 Abs. 4 StGB). Der hierdurch eröffnete Strafraum ermöglicht es den Gerichten, angemessene Strafen für die Verunreinigung von Gewässern zu verhängen. Auch im internationalen Vergleich sind die Strafandrohungen nach deutschem Recht mit am höchsten. Die Bundesregierung hat daher nicht die Absicht, die Strafandrohung zu erhöhen.

Die Bundesregierung bemerkt in diesem Zusammenhang, daß ihrer Auffassung nach eine spürbare Entlastung der Nordsee nur durch verstärkte internationale Zusammenarbeit erreicht werden kann. Sie hat deshalb unter Federführung des Bundesministers des Innern die zuständigen Minister der Nordsee-Anrainerstaaten sowie den zuständigen EG-Kommissar für den 31. Oktober und den 1. November d. J. zur Internationalen Nordseeschutz-Konferenz nach Bremen eingeladen.

Die Bundesregierung erwartet von der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz Entscheidungen über konkrete Maßnahmen, die zu einer wirksamen Reduzierung des Schadstoffeintrags führen. Ziel der Bundesregierung ist es insbesondere, in Anwendung des von ihr nachdrücklich vertretenen Vorsorgeprinzips, die Nordsee baldmöglichst als Sondergebiet – wie u. a. bereits Ostsee und Mittelmeer – erklären zu lassen. Dies würde ein grundsätzliches Einleitungsverbot für Öl und Chemikalien bewirken sowie die Ermittlung und Verfolgung von Straftaten wesentlich erleichtern. Im übrigen ist auch der Themenbereich „Ermittlung und Ahndung von Verstößen gegen Verschmutzungsverbote“ Gegenstand der Beratungen.

14. Welche Kapazitäten stehen in deutschen Häfen zur Aufnahme von Altöl, Waschwasser und Bilgenwasser sowie von Festmüll zur Verfügung?

Eine Übersicht über die nach Mitteilung der Länder im Bereich der deutschen Nordseeküste vorhandenen Ölauffanganlagen ergibt sich aus der Anlage zur Antwort der Bundesregierung vom 28. März 1984 – Drucksache 10/1192 – auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN betr. Auffanganlagen für Chemiewaschwässer aus Tankern. Die im Ostseebereich vorhandenen Anlagen werden in der von der Helsinki-Kommission herausgegebenen Broschüre „Reception Facilities for Oily Residues in the Baltic Sea Area and Adjacent Waters“ zusammengestellt und ständig auf dem laufenden gehalten. Die Unterrichtung der Schifffahrt über Auffanganlagen erfolgt durch die nautischen Veröffentlichungen des Deutschen Hydrographischen Instituts. Festmüll kann nach Angaben der Länder im Rah-

men der allgemeinen Müllentsorgung in den Häfen abgegeben werden.

15. Mit welchen Kosten hat die Schifffahrt bei ordnungsgemäßer Entsorgung ihrer Schiffe zu rechnen?

Da die Auffanganlagen privatwirtschaftlich betrieben werden, sind die Benutzungskosten sehr unterschiedlich. In der Anlage zur Drucksache 10/1192 (siehe Antwort zu Frage 14) sind die Kosten für die Benutzung der Auffanganlagen dargelegt worden, wie sie von den Ländern ermittelt worden sind. Nicht berücksichtigt sind zusätzlich anfallende Transportkosten, die sehr erheblich sein können. Der Bundesregierung liegen Angaben über Einzelfälle vor, bei denen für die Abgabe von ca. 5 bis 30 Tonnen Ölrückständen insgesamt Kosten von ca. 2 000 bis 2 500 DM entstanden sind.

16. Was wird die Bundesregierung unternehmen, wenn es darum geht, die Länder bei ihrer Aufgabe Entsorgungskapazitäten vorzuhalten zu unterstützen?

Wegen der Zuständigkeit der Länder, für die Auffanganlagen zu sorgen, sieht die Bundesregierung keine Möglichkeit, die Länder bei der Durchführung dieser Aufgabe finanziell zu unterstützen. Soweit dies im Rahmen ihrer Zuständigkeiten möglich ist, unterstützt die Bundesregierung aber alle Maßnahmen, um die Schifffahrt zu einer stärkeren Benutzung der Auffanganlagen zu veranlassen. Sie tritt deshalb im Rahmen der vorgesehenen Internationalen Nordseeschutz-Konferenz im Herbst d. J. auch für entsprechende harmonisierte Maßnahmen aller Anliegerstaaten ein.

17. Welches Überwachungssystem wird für die Nordsee aufgebaut?

Die Bundesregierung hat bereits durch die in Zusammenarbeit mit den Niederlanden eingerichtete systematische, sichtunabhängige Luftüberwachung von Nord- und Ostsee sowie durch das koordinierte Zusammenwirken der schiffahrtspolizeilichen Vollzugskräfte des Bundes im Rahmen einer gemeinsamen Dienstanweisung ein intensiviertes Überwachungssystem aufgebaut. Dieses wird ab Anfang 1986 dadurch verstärkt, daß die Luftüberwachung in nationaler Regie durch Luftfahrzeuge der Bundesmarine durchgeführt wird. Es ist beabsichtigt, mit diesem System etwa 600 Flugstunden pro Jahr schwerpunktmäßig im Bereich der Schifffahrtswege zu fliegen.

18. Mit welchen Kosten für das Überwachungssystem rechnet die Bundesregierung?

Die Kosten für Umbau und Ausrüstung der Luftfahrzeuge der Bundesmarine vom Typ Do 28–D2 werden sich voraussichtlich auf 8,5 Mio. DM belaufen. Die Bundesregierung geht davon aus, daß diese Investitionskosten nach dem Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Ölverschmutzungen je zur Hälfte vom Bund und den Küstenländern getragen werden. Die Kosten für Betrieb und Unterhaltung gehen – wie alle übrigen mit dem Einsatz der Flugzeuge verbundenen Kosten – zu Lasten des Bundesministers der Verteidigung.